Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5307

19. 07. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Annelie Buntenbach, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/5204 —

Modernisierung der Ausbauplanungen der S-Bahn-Linie 9 Haltern—Essen—Wuppertal

Die 90 Kilometer lange Regionalbahn-Linie 9 Haltern—Essen—Wuppertal soll nach den seit mehreren Jahrzehnten unveränderten Standards des S-Bahn-Netzes Rhein-Ruhr ausgebaut werden. Für die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen sind insgesamt mindestens 400 Mio. DM vorgesehen. Der entsprechende Vertrag wurde 1993, also noch vor der Regionalisierung, zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der damaligen Deutschen Bundesbahn unterzeichnet.

Dieser Ausführungsvertrag setzt immer noch auf das unbefriedigende Provisorium des Lok-bespannten starren Wendezuges der 70er Jahre und beinhaltet u. a.

- eine Vielzahl großer Brückenbauwerke mit erheblichen Eingriffen in die niederbergische Landschaft,
- die Elektrifizierung von Streckenabschnitten,
- die generelle Anhebung der Bahnsteige auf den veralteten 96-cm-Standard und
- die Ausstattung auch kleinster, heute meist über Rampen oder ebenerdig erreichbarer Haltepunkte mit aufwendigen und teuren Fahrstühlen oder Rolltreppen.

Auch wenn mit dem Ausbau der Strecke jahrzehntelange Instandhaltungsversäumnisse der Bahn nachgeholt werden, bedeutet der Ausführungsvertrag in der Konsequenz das Ignorieren zeitgemäßer Bahntechnik, was zu sehr hohen Folgekosten und mangelnder Umweltsensibilität führt. Zudem kommt es durch die Umstellung auf S-Bahn-Betrieb mit Verwendung der heute üblichen Wendezüge (mit sog. „X-Wagen“) zu erheblichen Nachteilen (z. B. gegenüber dem heutigen Regionalbahnbetrieb pro Zug 30 Sitzplätze weniger, keine Fahrradabteile), die dem Fahrgast insbesondere im Regionalverkehr nicht zu vermitteln sind.

Demgegenüber hat die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eine Aufbruchstimmung bei den Verantwortlichen auf der kommunalen Ebene und einen technischen Innovationsschub bei der Industrie ausgelöst. So sind die Bremswege neuer, geeigneter Trieb-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. Juli 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

wagen bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h von 450 auf 150 Meter verkürzt. In der Region wird von den Entscheidungsträgern und den Fahrgästen erwartet, daß die neue S-Bahn im Jahre 2000 einen Fortschritt gegenüber dem heute bestehenden Angebot darstellt und die von den Fahrzeugherstellern gesetzten Maßstäbe hinsichtlich niedrigerer Betriebskosten, höchstem Komfort und Umweltverträglichkeit erfüllt.

Der vorgesehene Ausbau muß genau auf diese Zielsetzung abgestimmt sein und eine Marktöffnung für Betreiber mit modernsten Produkten zulassen. Vor dem Hintergrund der Finanzprobleme der öffentlichen Hand darf der veraltete, nur auf DB-Fahrzeuge abgestimmte und überzogene S-Bahn-Standard der 70er Jahre nicht länger den Aufwand des Ausbaus und damit die Höhe der Bundesmittelförderung bestimmen. Bahnreform und Regionalisierung sind nur dann sinnvoll, wenn sie zu mehr Effizienz und zu mehr Markt führen.

Vorbemerkung

Das Vorhaben „Ausbau der S-Bahn-Linie S 9, Haltern—Essen—Wuppertal" ist im Bundesprogramm 1995 – 1999 gemäß § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit zuwendungsfähigen Kosten von 239,76 Mio. DM bei Gesamtkosten von 407,26 Mio. DM berücksichtigt. Mit diesem Vorhaben wird das S-Bahn-Netz Rhein—Ruhr—Wupper weiterentwickelt.

Dabei spielen Gesichtspunkte wie

- einheitliches Betriebssystem,
- einheitliche Fahrzeuggestaltung und -verwendung,
- Beibehaltung der bewährten behindertengerechten höhengleichen Einstiegsverhältnisse sowie
- nahtlose Netzverknüpfung

im Hinblick auf eine optimale Funktionsfähigkeit des gesamten S-Bahn-Netzes eine entscheidende Rolle.

Die Entscheidung des Bundes über die Programmaufnahme des Vorhabens ist auf der Grundlage eines Antrags getroffen worden, der auf dem Ausführungsvertrag Nr. 3 „S-Bahn-gerechter Ausbau der Strecke Haltern—Gladbeck West—Bottrop Hbf—Essen Hbf—Langenberg (Rheinl.)—Wuppertal—Linie S 9" zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Nordrhein-Westfalen vom 8. Juli 1993 beruht. In diesem Vertrag sind u. a. die Ausgestaltung der S-Bahn-Planung und des Betriebsprogramms, die Fahrzeugkonzeption, die Bahnübergangbeseitigung und die Bahnsteighöhen festgelegt worden.

Dieser Ausführungsvertrag entspricht den Zielen des ÖPNV-Ausbauplans des Landes Nordrhein-Westfalen. Dem Bund ist nicht bekannt, daß er von der Landesregierung oder der Deutschen Bahn AG in Frage gestellt wird.

Die Verbandsversammlung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr hat in ihrer Resolution vom 21. September 1995 festgestellt, daß sie uneingeschränkt an ihren Beschlüssen zur S-Bahn-Linie S 9 festhält und den Weiterbau auf der Grundlage des Ausführungsvertrags Nr. 3 vom 8. Juli 1993 fordert.

Für den Bund besteht kein Anlaß zu einer Änderung seiner Entscheidung über die Förderung des Vorhabens gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, solange die DB AG und das

Land an dem Ausführungsvertrag Nr. 3 vom 8. Juli 1993 festhalten.

1. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Anpassungsbedarf bei S-Bahn-Ausführungsverträgen, die vor der Regionalisierung abgeschlossen wurden und aufgrund zögerlicher Realisierung inzwischen den heutigen Rahmenbedingungen der Marktöffnung im SPNV sowie dem Einsparungsdruck im Bereich der öffentlichen Haushalte nicht mehr entsprechen?

Mit der Regionalisierung ist die Aufgaben- und finanzielle Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen des Bundes und damit auch für die Bestellung der Verkehrsleistungen vom Bund auf die Länder übergegangen, die dafür vom Bund entsprechend finanziell ausgestattet werden.

Sollten sich die Voraussetzungen für die seinerzeitigen Ausführungsverträge, die zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Ländern geschlossen worden sind – der Bund ist nicht beteiligt – ändern, wäre von den Vertragspartnern die Initiative zu ergreifen und ggf. ein Änderungsantrag zur GVFG-Förderung an den Bund zu stellen.

2. Wie bewertet es die Bundesregierung, wenn Innovationen der Schienenfahrzeugindustrie aufgrund veralteter S-Bahn-Planungen nicht zum Einsatz kommen können und dadurch die Betriebskosten dauerhaft in die Höhe getrieben werden, anstatt Kosteneinsparungen für attraktivere Angebote sowie für die Entlastung öffentlicher Haushalte zu nutzen?

Entsprechend den Regelungen der Regionalisierung liegt die Entscheidung über die einzusetzenden Fahrzeuge beim Besteller der Verkehrsleistungen. Auf die Vorbemerkung sowie die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Soll dem Geschäftsbereich Netz des Bundesunternehmens DB AG weiterhin zugestanden werden, Bundesmittel im Rahmen der Ausbaumaßnahmen zu verwenden, um
   a) die Bahnsteige der genannten S-Bahn-Linie auf 96 cm Höhe auszubauen, die nur zu veraltetem Fahrzeugmaterial der DB AG paßt und damit alle neuen Triebwagen-Entwicklungen (in der Regel für 55 bzw. 76 cm) sowie mögliche Konkurrenten der DB AG ausschließt,
   b) Bahnübergänge trotz der Entwicklung hochleistungsfähiger Sicherungs- und Bremstechnik ausnahmslos durch große Brückenbauwerke zu ersetzen,
   c) auch kleinste Haltepunkte – insbesondere aufgrund der unter b) erwähnten Brückenbauwerke – mit weit überzogenen Standards ausbauen zu müssen?
   d) Ist der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt, daß selbst auf seit fast 30 Jahren betriebenen S-Bahn-Strecken im Ruhrgebiet, beispielsweise bei der S 6 mit den Haltepunkten Essen-Süd und Essen-Werden, die Bahnsteige zu niedrig sind, so daß sie nicht zu den eingesetzten S-Bahn-Fahrzeugen passen und von den Fahrgästen hohe Stufen zu überwinden sind?

Zu Buchstabe a

Die reinen S-Bahn-Netze auf besonderen Gleisen und mit speziellen Fahrzeugbaureihen zeichnen sich u. a. dadurch aus, daß die 0,96 m hohen S-Bahnsteige und die Wagenböden höhengleich aufeinander abgestimmt sind. Daraus resultieren die bisher bei S-Bahnen stufenfreien Einstiegsverhältnisse, die es auch Rollstuhlfahrern ermöglichen, ohne fremde Hilfe in die Wagen zu gelangen.

Eine Erweiterung eines bestehenden S-Bahn-Netzes unter Anwendung abweichender technischer Parameter für Bahnsteige und Fahrzeuge führt zu erheblichen Nachteilen:

Sowohl die bereits vorhandenen als auch die neu zu beschaffenden Fahrzeuge mit niedrigeren Fußbodenhöhen könnten nur unter Preisgabe des stufenfreien Einstiegs freizügig in dem betreffenden S-Bahn-Netz verkehren. Der damit verbundenen Benachteiligung besonders der Behinderten und der alten Menschen sowie der Kinder und sonstigen Personen mit Nutzungsschwierigkeiten tritt die Bundesregierung mit aller Entschiedenheit entgegen. Mutmaßungen in dem Sinne, daß es sich bei den speziellen S-Bahn-Fahrzeugen mit einer Fußbodenhöhe von ca. einem Meter von der Systematik her um veraltetes Wagenmaterial handelt, entbehren jeder Grundlage.

Zu Buchstabe b

Trotz moderner technischer Sicherungseinrichtungen stellen Bahnübergänge Gefahrenpunkte für den kreuzenden Verkehr dar. Daher sollten bei umfassenden Um- und Ausbaumaßnahmen (z. B. auch S-Bahn-Ausbau) alle Möglichkeiten der Beseitigung von Bahnübergängen ausgeschöpft werden. Die Abwicklung derartiger Vorhaben richtet sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Danach sind an Bahnübergängen die aus Gründen der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erforderlichen Maßnahmen im Einzelfall zwischen den Kreuzungsbeteiligten (DB AG und jeweilige Straßenbaulastträger) abzustimmen und in einer Vereinbarung festzulegen. Eine grundsätzliche Verpflichtung für die Beseitigung aller Bahnübergänge durch Brückenbauwerke im Zuge von S-Bahnstrecken besteht nicht.

Zu Buchstabe c

Die Planung der Haltepunkte wird grundsätzlich entsprechend den örtlichen vorhandenen Bedingungen unter Beachtung der GVFG-Förderkriterien durchgeführt, d. h. die Berücksichtigung behindertengerechter Zugänge (Aufzüge oder Rampen), benutzerfreundlicher Zugangsanlagen (kurze Anbindung an P+R-Anlagen oder öffentliche Verkehrsmittel) sowie Bahnsteiganlagen (Wetterschutzeinrichtungen, Bänke, Informationseinrichtungen und Ausleuchtung). Ein überzogener Standard wird durch die GVFG-Förderkriterien ausgeschlossen.

Zu Buchstabe d

Auf der S-Bahn-Linie S 6 Abschnitt Ratingen Ost—Essen Hbf. – die seit 1968 in Betrieb ist – entspricht die Infrastruktur noch nicht dem nach dem ÖPNV-Ausbauplan des Landes Nordrhein-Westfalen angestrebten Standard für S-Bahnen. Hier ist noch eine behindertengerechte Nachrüstung der Infrastruktur erforderlich.

4. Warum soll mit Bundesmitteln eine S-Bahn-Planung gefördert werden, die dem Geschäftsbereich Netz des Bundesunternehmens DB AG weiterhin den Einsatz veralteter Fahrzeugkonzepte auf neuen Strecken ermöglicht und damit starre Zuglängen, beträchtliche Energieverschwendung und unzeitgemäßen Komfort fortschreibt, obwohl diese veralteten Fahrzeuge auf bestehenden Linien auch weiterhin eingesetzt werden können?

Die Einschätzung über die Fahrzeugkonzeption des bestehenden S-Bahn-Netzes trifft nicht zu.

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Welche Handlungsoptionen sieht die Bundesregierung, um bei einer solch bedeutsamen Infrastrukturinvestition aufgrund der Bundeskompetenz (GVFG-Bundesprogramm) Lösungen zu erreichen, die dem Stand der Technik entsprechen und damit dauerhaft finanzierbar sind?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Das S-Bahn-System entspricht dem Stand der Technik und hat sich durch seine Leistungsfähigkeit bewährt. Dieses System steht den Innovationen der Schienenfahrzeugindustrie nicht entgegen.

6. Sind die zur Finanzierung des Ausbaus der S-Bahn-Linie Haltern—Essen—Wuppertal benötigten Bundesmittel konkret gefährdet, wenn
   a) die S-Bahn Haltern—Essen—Wuppertal mit anderen Linien durchgebunden bzw. nach dem Flügelungsprinzip verknüpft wird,
   b) oder wenn die S 9 betrieblich in einen evtl. nach gängigem S-Bahn-Standard betriebenen Nordteil (Haltern—Bottrop—Essen/Hbf.—Essen/Steele Ost) und einen nicht elektrifizierten Südteil (Essen/Hbf.—Wuppertal, ggf. weiter über die RB 67 über Remscheid nach Solingen/Ohligs) geteilt würde,
   c) ein flexibles Triebwagensystem – ggf. insbesondere auf dem südlichen Streckenast – zum Einsatz kommt,
   d) der Ausbau der Haltepunkte zwar behindertengerecht erfolgt, darüber hinaus aber auf das notwendige, vernünftige Maß beschränkt wird,
   e) die Bahnsteighöhe der Norm von 76 cm angepaßt wird,
   f) auf Brücken in sensiblen Bereichen bzw. bei geringem Verkehrsaufkommen auf den querenden Straßen zugunsten von Bahnübergängen verzichtet wird,
   g) ein anderes, an der Strecke liegendes Eisenbahnverkehrsunternehmen als die DB AG mit der kostengünstigeren Erbringung der Betriebsleistungen beauftragt würde?

   (Bitte diese Teilfragen einzeln beantworten.)

Zu Buchstabe a

Nein, solange die bestimmungsgemäße Nutzung der Infrastruktur, wie sie im Ausführungsvertrag festgelegt ist, sichergestellt wird. Das dem Ausführungsvertrag vom 8. Juli 1993 zugrundeliegende Konzept bindet das Vorhaben in das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr-Wupper ein. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Zu Buchstabe b

Ja, auf die Vorbemerkung wird verwiesen. In diesem Fall wäre ein Änderungsantrag zur Förderung aus dem Bundesprogramm gemäß § 6 Abs. 1 zu stellen.

Zu Buchstabe c

Nein; ein elektrisch betriebenes Triebwagensystem hat keinen Einfluß auf den geplanten S-Bahn-Ausbau. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Zu Buchstabe d

Nein; der geplante behindertengerechte Ausbau der Haltepunkte wird auf den notwendigen Umfang beschränkt.

Zu Buchstabe e

Die Frage geht von nicht zutreffenden Voraussetzungen aus. Die Norm für S-Bahn-Bahnsteige ist gemäß § 13 Abs. 1 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) eine Bahnsteighöhe von 96 cm über Schienenoberkante.

Zu Buchstabe f

Nein; auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

Zu Buchstabe g

Nein; auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Wie hoch ist das Einsparpotential bei den notwendigen Investitionen, wenn statt des S-Bahn-Standards Rhein-Ruhr alle Spielräume zur Kostensenkung durch modernste Technik und schlanke Produktion genutzt würden?

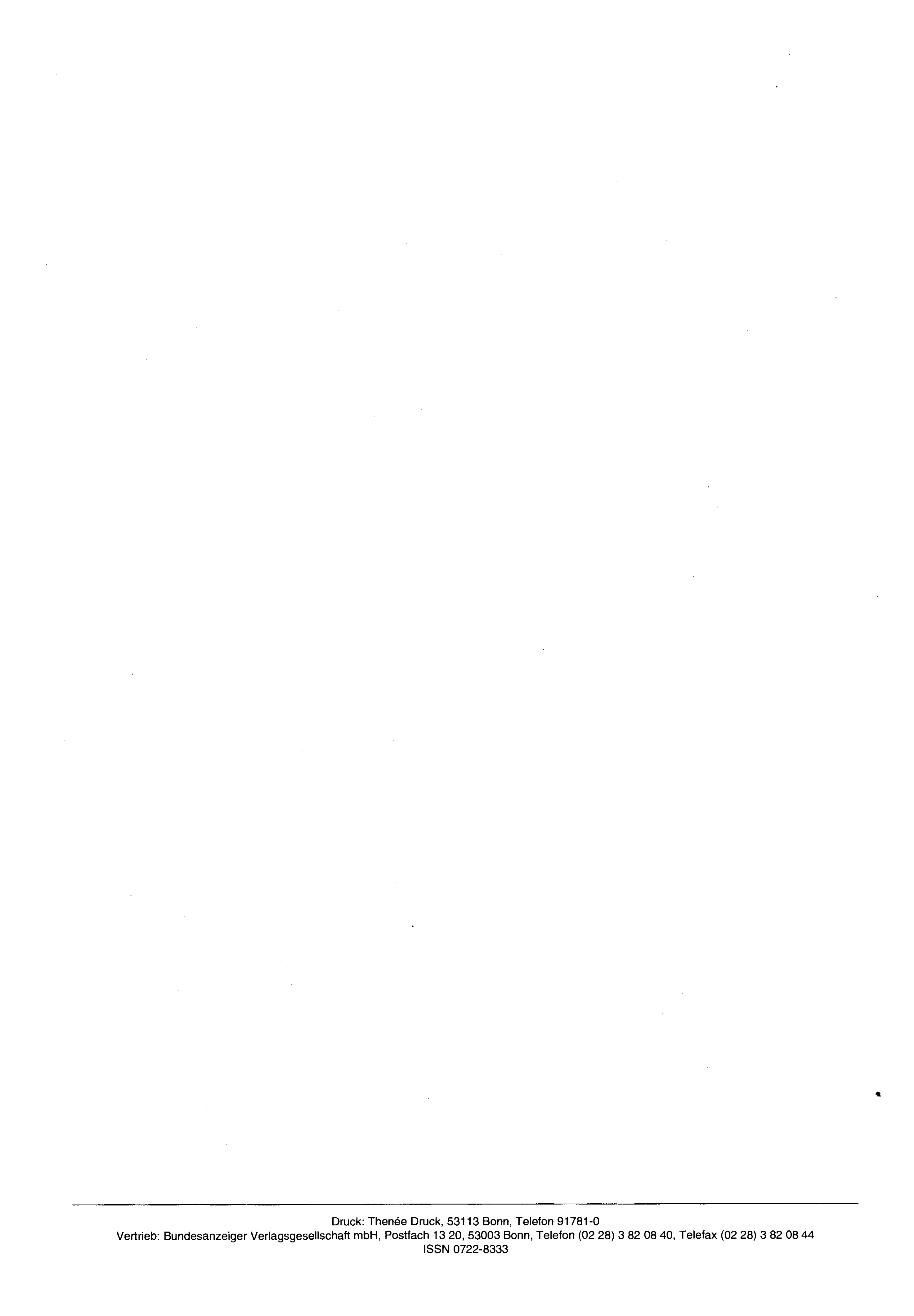
Diese Frage geht von unzutreffenden Voraussetzungen aus. Die S-Bahn-Planungen haben den genannten Anforderungen zu entsprechen.

8. Inwieweit könnte hierdurch der Ausbau beschleunigt und die Bundesfinanzierung (GVFG) entlastet sowie ggf. vorgezogen werden?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirkung einer nach modernsten Gesichtspunkten gebauten und betriebenen großen S-Bahn-Strecke, die den Leistungsstand deutscher Bahntechnik eindrucksvoll dokumentiert, als Referenz für den europäischen Markt ein?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß eine nach modernsten Gesichtspunkten gebaute und betriebene S-Bahn-Strecke wie die geplante S-Bahnlinie S 9, den Leistungsstand deutscher Bahntechnik eindrucksvoll dokumentieren und als Referenz für den europäischen Markt dienen kann.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333